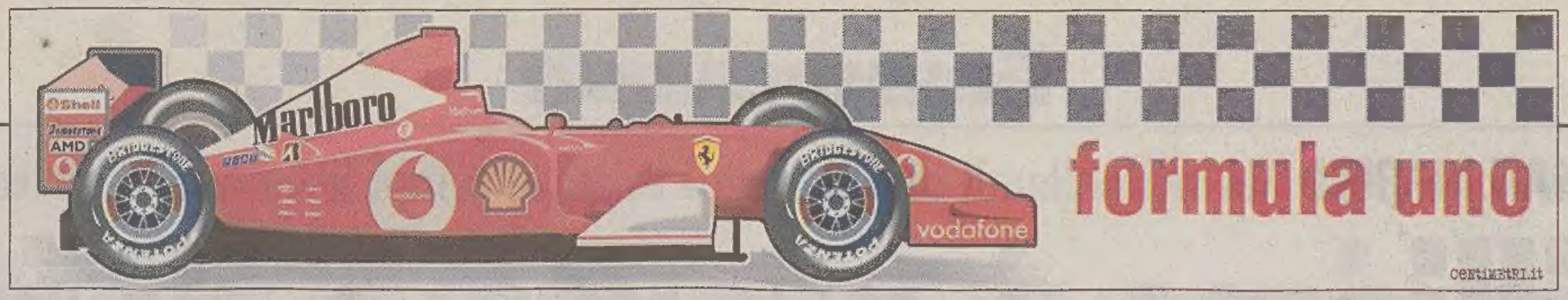
ArteCucina
Via Flavia, 35 - Trieste - Tel. 040.8323873



ArteCucina
Via Flavia, 35 - Trieste - Tel. 040.8323873

FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO DI SAN MARINO Nelle prove libere il numero uno della Ferrari si rivela insuperabile sul bagnato malgrado un triplice testa-coda

Schumi, il mago della pioggia torna a colpire

Le gomme possono fare la differenza. Secondo tempo per Rubinho seguito da Fisichella

IMOLA Più che uno show fatto di testa-coda e giravolte, uno splendido spot. Le Ferrari sotto la pioggia di Imola «nuotano» a filo d'acqua lasciando ai rivali solo una scia schiumosa di rabbia. Sono le F2002 le migliori, le vetture imprendibili, niente di più esaltante per iniziare la tre giorni, far esaltare i fans del Cavallino e creare dubbi ed incertezze ai concorrenti. Anche se il venerdì è giorno di nascondini e mezze verità, le nuove monoposto di Schumacher (1'36"898) e Barrichello (a 196 millesimi dal tedesco) hanno sfruttato le qualità delle Bridgestone che si confermano nettamente superiori alle Michelin su tracciati bagnati e con basse temperature.

A goderne è stato anche il pilota romano Giancarlo Fisichella che, con il terzo tempo, ha portato oltre il possibile la sua Jordan. Il primo »gommato« alla francese è Raikkonen, quarto su McLaren con il compagno di scuderia Coulthard a ruota. Nona e decima la Williams di Ralf Schumacher e Montoya. Tutti i team si sono concentrati sugli assetti da bagnato e non sono mancati i testacoda. Anche Schumi ha partecipato alla giostra (tre testacoda in tutto dopo aver registrato il record dei primi due settori del circuito del Santerno) concludendo con un quarto d'ora d'anticipo dopo aver perso il controllo della F2002 in uscita dalla variante alta. Proprio dopo aver abbassato ancora di otto decimi il suo miglior tempo, aggredito i primi due settori abbassando il crono di oltre due decimi ognuno, è arrivato lungo dopo la variante alta. Tre giri su se stesso, una carambola da brivido ma grande autocontrollo del campione del mondo che è riuscito a non danneggiare l'auto (il motore si è poi spento per guasto alla trazione).

Michael Schumacher

Schumi, il più veloce in entrambe le sessioni, ha dunque risposto in pista alle invettive di Montoya e alle baldanze del fratello Ralf. ma soprattutto è la F2002 ad aver impressionato. Rubinho, al debutto ufficiale con la F2002, ha subito preso confidenza con la nuova vettura e giro su giro ha ridotto il distacco a meno di due decimi nella seconda ora. Segno che questa monoposto non teme confronti, soprattutto su pista bagnata. Continuasse a piovere fino a domenica (così prevede il meteo) sembra davvero difficile per Williams e McLaren impedire alle Rosse di bagnarsi di gloria.

Pablo Montoya

Dopo aver respinto la sfida verbale, anche ieri, glissando ogni polemica che Juan Pablo Montoya prova a innescare, Michael Schumacher replica coi fatti, sull'asfalto. Piove su Imola e il campione del mondo si scatena, si lancia in un »dancing in the rain« da far impallidire Gene Kelly, si prende il primo posto della griglia virtuale del Gp di San Marino, ma soprattutto rifila quasi tre secondi al colombiano loquace.

»Sono contento di ogni duello che mi si propone. Dunque con lui o con un altro non mi importa«: è questo il solo cenno di Schumacher alle sfide di Montoya. Uno qualunque, quindi. Un tempo più che sufficiente a prendersi la pole position virtuale: nonostante la piroetta impazzita, il suo andare lungo sul cordolo scivoloso e poi sul fango che gli sporca il casco, la Ferrari che si ferma in bilico tra l' asfalto e l' erba.

Schumacher prima resta in macchina, poi le si posiziona vicino. Vorrebbe restare lì. Un commissario lo invita ad andare, a piedi, ai box. La discussione viene ripresa dagli zoom. Più tardi Schumacher spiega: «Ritenevo troppo pericoloso camminare lungo le barriere», con le macchine lanciate sul fondo viscido. È la sua versione ufficiale. Sembra invece che volesse sorvegliare la vettura, impedire che le succedesse qualcosa di strano o che qualcuno la guardasse troppo da vicino. Tra l' ordine della Direzione di Corsa invocata dallo Steward e la «scusa» di Schumi «impaurito», prevale ovviamente la prima.

Ma intanto i giochi sono fatti. Lui primo, avvicinato a 196 millesimi dal solo Rubens Barrichello. Per gli altri, l' abisso. «Sono soddisfatto del comportamento della macchina - dice Schumacher - anche se mi sono girato verso la fine. Ho toccato un cordolo, che era molto scivoloso, e non ho potuto fare niente. Avevo poca aderenza e poi non sono riuscito a ripartire». La pioggia lo favorisce, anche se le previsioni sono discordi.

«Le Bridgestone si comportano molto bene e potremmo avere un certo vantaggio se il clima restasse così. Fosse asciutto, forse le Michelin potrebbero andare meglio, ma il distacco rispetto a un anno fa si è ridotto, è molto piccolo. Sono ottimista».

Michael Schumacher nell'abitacolo della sua nuova F2002 sulla pista di Imola: sul bagnato sembra imbattibile.

Il colombiano Montoya lancia il guanto della sfida al leader

IMOLA A correre con una F1 su una pista dedicata a Enzo Ferrari, a due passi da quella Maranello che cinquant'anni di successi hanno trasformato in una icona dello sport mondiale, non è esercizio comune. Significa confrontarsi con la leggenda che scorre, gravida di ricordi, in ogni piega di questo toboga scavato tra colline e torrenti di una terra antica. Quando Checco Costa, il padre dell'attuale direttore della clinica mobile, trasformò con quattro balle di paglia una comunale in un autodromo, fu preso per pazzo. Oggi, quantomeno, dovrebbero dedicargli un monumento.

A ridosso del Santerno oggi sorge una cittadella avveniristica interamente dedicata al dio motore. Bernie Ecclestone, mettendo sul piatto il rinnovo del contratto che garantirà la sopravvivenza del Gp di San Marino almeno fino al 2006, ha nuovamente obbligato la città di Imola e la Sagis a stravolgere quello che un tempo era stato ribattezzato (da Enzo Ferrari) il «piccolo Nurburgring».

Il paddock verrà allargato, inglobando una parte della variante bassa, verranno costruite nuove tribune, alcune chicane (come quella del Tamburello) saranno immolate sull'altare dell'audience televisiva. E il pubblico finirà confinato in spazi sempre più costosi, ostentate e proibitive griffe per milionari (in euro). Purtroppo la F1 oggi è questa, enclave esclusiva frequentata da pochi privilegiati, che la tv trasforma in evento planetario snaturandone i connotati passionali. Una scelta strategica, quella di isolare e allontanare piloti e team dal pubblico, imposta da Bernie Ecclestone all'inizio degli anni Novanta.

La miccia che potrebbe innescare un Gp caldo e tosto, un evento distante anni luce dal solito mordi e fuggi, è legata alle scintille garantite dalla coppia Michael Schumacher-Juan Pablo Montoya. Il colombiano della Bmw-Williams appena messo piede nel paddock sul Santerno ha nuovamente accusato di scorrettezze il tedesco della Ferrari. L'episodio a cui si riferisce Montoya è quel tamponamento alla partenza del Gp del Brasile, che ha l'ha messo fuori gioco, quand'è finito con il musetto sotto le ruote posteriori della rossa campione del mondo. Schumi non ha fatto una piega, rifiutando di rispondergli. Tuttavia se Montoya, come ha detto nei giorni scorsi, avrà la malaugurata idea di rendergli pan per focaccia, accendete il videotape, perché certe scene meriteranno di essere riviste alla moviola.

La Ferrari ha atteso il Gp di casa per affidare a entrambi i piloti la F2002. E non soltanto per una questione di affidabilità: Tod'd e Brawn volevano l'assoluta certezza che la nuova monoposto, una volta in pista, fosse mediamente più veloce della vettura del 2001. A Interlagos Schumacher ha dimostrato la validità di quella scelta, vincendo la seconda gara della stagione e consolidando la propria leadership nel mondiale. Nei piani di Maranello erano previsti anche i punti che Barrichello, finora a secco, non ha ancora portato a casa. Ecco perché il brasiliano resta un osservato speciale, in casa Ferrari.

Riccardo Roccato

Le date del mondiale di Formula 1

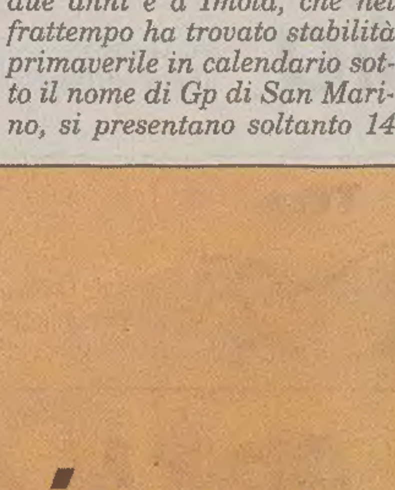
3 marzo	Australia	Melbourne
17 marzo	Malesia	Sepang
31 marzo	Brasile	Interlagos
14 aprile	San Marino	Imola
28 aprile	Spagna	Barcellona
12 maggio	Austria	Zeltweg
26 maggio	Monaco	Montecarlo
9 giugno	Canada	Montreal
23 giugno	Europa	Nurburgring
7 luglio	Gran Bretagna	Silverstone
21 luglio	Francia	Magny-Cours
28 luglio	Germania	Hockenheim
18 agosto	Ungheria	Budapest
1 settembre	Belgio	Spa Francorchamps
15 settembre	Italia	Monza
29 settembre	Stati Uniti	Indianapolis
13 ottobre	Giappone	Suzuka

ANSA-CENTIMETRI

È una pista particolare sulla quale di solito hanno trionfato solo i grandi campioni: Piquet, Prost, Senna e re Michael

Imola, un tracciato per assi del volante

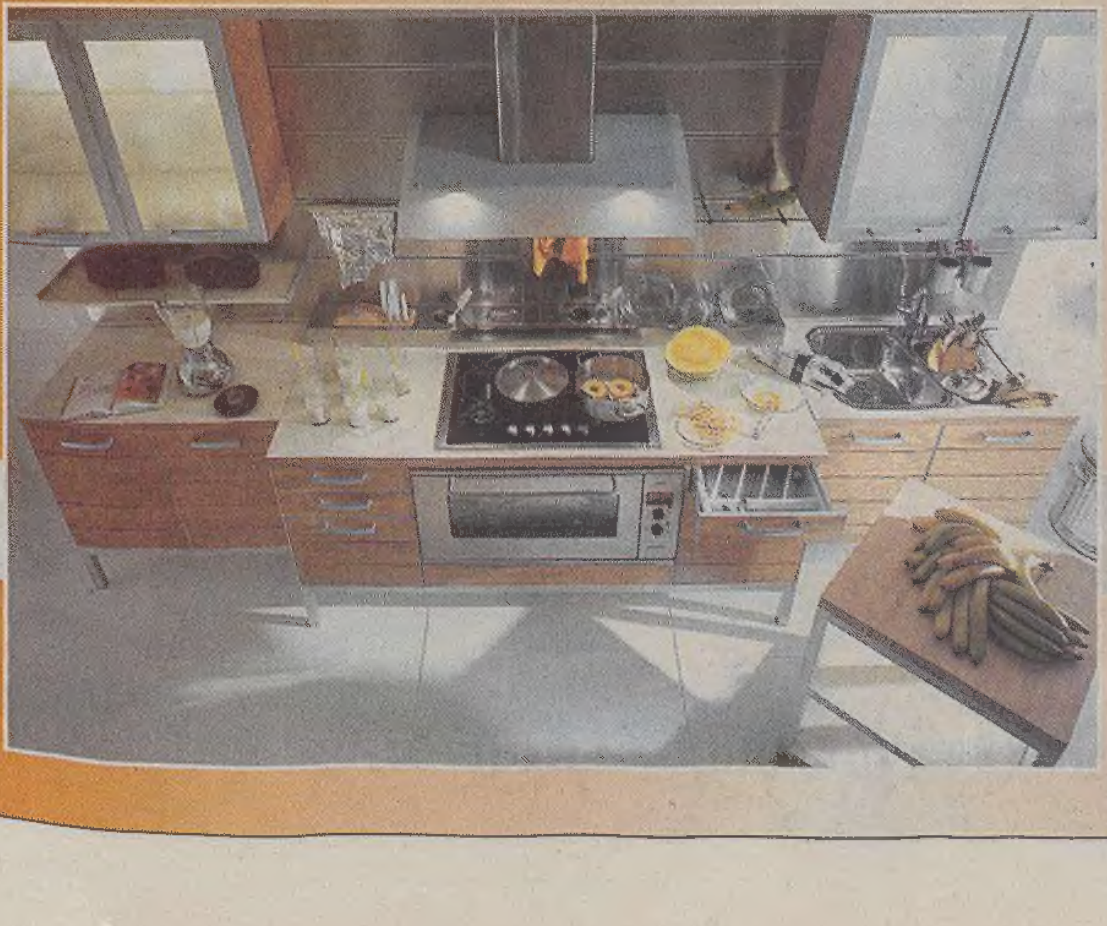
IMOLA *Sono gli strascichi del terribile incidente al via del Gran Premio d'Italia, nel 1978 a Monza, ad offrire al circuito «Enzo e Dino Ferrari» la chance di affacciarsi nel mondo della F.1. Con il tracciato brianzolo all'ennesimo restyling alle varianti e con quello imolese appena divenuto permanente, la scelta di organizzare nel 1980 il 51º Gp d'Italia cade sullo splendido circuito romagnolo. Diverrà un inespugnabile feudo dei tifosi della Rossa ma non prima di aver superato a pieni voti nel '79, come previsto negli accordi, l'esame rappresentato da una gara di F.1 fuori campionato, denominata «Gran Premio Dino Ferrari». Il vero debutto di Imola è però quello dell'anno successivo che più per la vittoria di Piquet entrerà nella storia per il botto di Gilles Villeneuve nella semicurva che precede la Tosa. Proprio in quel punto, dopo la morte del canadese volante a Zolder nell'82, Enzo Ferrari farà erigere una stele, dedicata al campione e arricchita dalle parole con cui il Drake lo descrive nel libro «Piloti, che gente...». Passano due anni e a Imola, che nel frattempo ha trovato stabilità primaverile in calendario sotto il nome di Gp di San Marino, si presentano soltanto 14 vetture per il boicottaggio dei team inglesi affiliati alla Foca. La battaglia è tra le potenti Renault Turbo e le Ferrari, ma quando entrambe le vetture francesi sono costrette al ritiro con il motore arrosto si scatena la bagarre a suon di sorpassi tra Villeneuve e Pironi. Vincerà il secondo nonostante un amletico cartello sul quale c'è scritto «Slow», esposto ai box e che Gilles aveva interpretato come un invito a conservare le posizioni. Ma soprattutto riteneva che fosse giunto il momento di riscuotere dalla Ferrari quella cambiale di riconoscenza che lo aveva visto guardaspalle di Scheckter nell'anno del titolo. Imola ha legato le sue sorti ad altri campionati: Piquet ('80 e '81), Prost ('84, '86 e '93), Senna ('88, 089 e '91) e Michael Schumacher ('94, '99 e 2000) si sono spartiti buona parte dei Gran Premi disputati sulle rive del Santerno, secondo una tradizione che vuole solo i fuoriclasse imporsi sulle piste più impegnative.*


Alain Prost

Gian Paolo Grossi

Raiuno copre il Gp con 36 telecamere (di cui 20 in pista)

IMOLA Come sempre ampia la copertura televisiva in occasione del Gp di San Marino. Oggi prove libere alle 10.15 su +F1 e le prove per la griglia di partenza alle 13. Domani la gara, partenza alle 14, su Raiuno. Saranno 36 le telecamere con cui Rai Sport coprirà il 22.o Gp di San Marino. Lo rende noto la Rai, spiegando che tra queste vi sono 3 Super Slow Motion, 3 radiocamere, 5 microcamere e una su elicottero. In particolare, 20 telecamere saranno in pista, 11 ai box (di cui 4 microcamere), 5 per il programma italiano.


ArteCucina
aria di primavera
Vieni a vedere le novità 2002!
direttamente dal produttore cucine di Design
in Via Flavia, 35 - Trieste - Tel. 040 8323873
AEG Electrolux REX BUILT - IN
ORARIO APERTURA 8:30-12:30 / 15:30-19:30 dal LUNEDI' al SABATO
AMPIO PARCHEGGIO RISERVATO

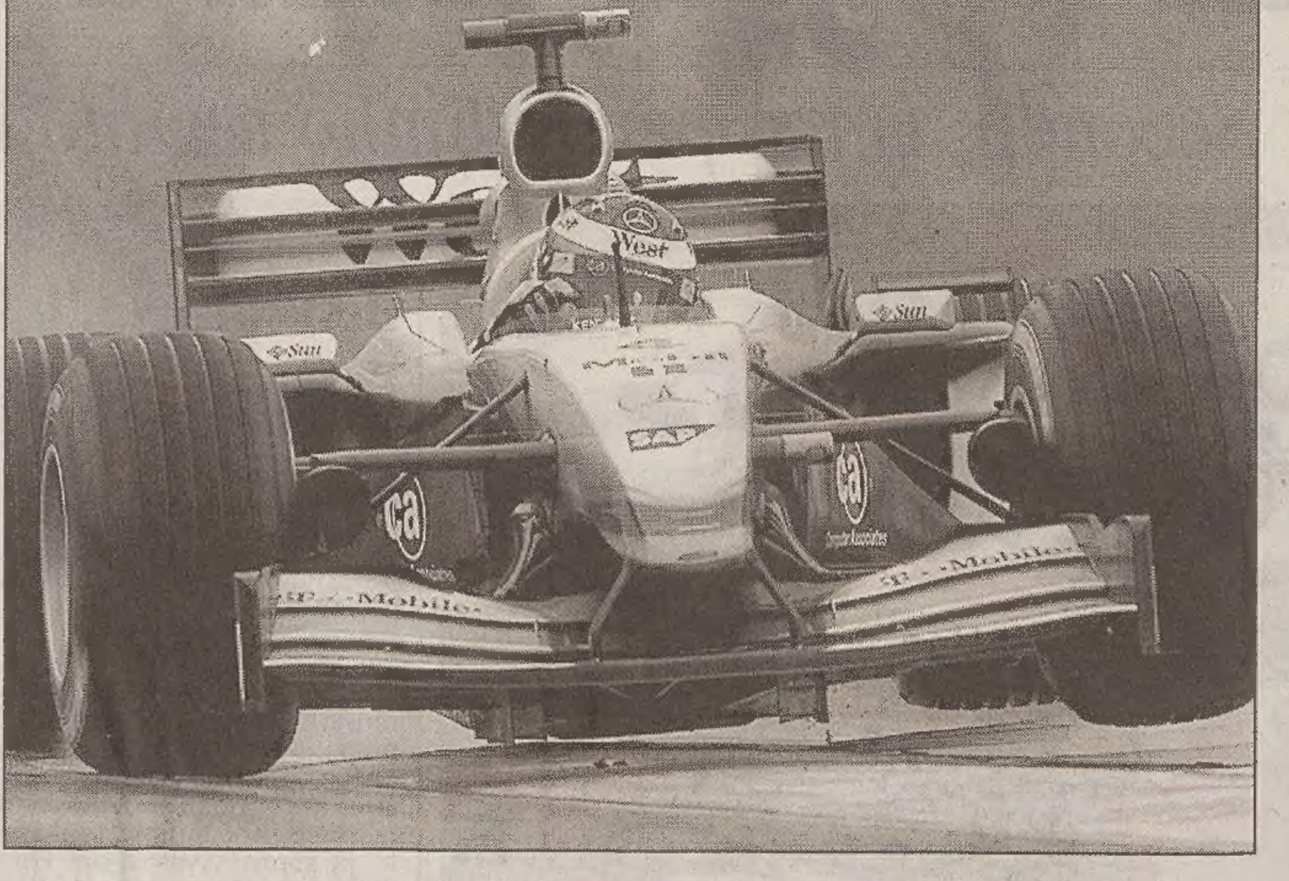
GRAN PREMIO DI SAN MARINO Ma nei collaudi di Valencia i migliori tempi li ha fatti registrare Raikkonen con la McLaren

La Williams è pronta a dare battaglia

Ralf Schumacher è fiducioso. «Adesso siamo molto vicini alla casa di Maranello»

IMOLA Occhi, cronometri, telecamere, tutti puntati sulla F2002. La nuova Rossa ha esordito con successo in Brasile, confermando quanto di buono le veniva attribuito «sulla fiducia» dei test invernali. Ora, nel Gran Premio di casa è chiamata a una conferma, magari ancor più convincente del successo sudamericano. La vittoria più recente di Schumacher, infatti, è frutto di vari fattori, non ultimo la sagacia tattica del box rosso. Ma la concorrenza non è lontana e l'arrivo in parata dei due Schumacher a San Paolo lo dimostra; per chi non l'avesse ancora capito, la Williams è subito dietro.

Cominciamo dunque la carrellata sullo stato di forma degli inseguitori proprio dal team di Grove. È significativo osservare dall'analisi dei tempi giro per giro come in Brasile la Williams-Bmw di Montoya fosse la monoposto più veloce in pista, questo per larghi tratti e non solo in occasione del miglior tempo in gara, quello ottenuto al sessantesimo giro. La Fw24, dunque, arriva sul Santerno consapevole di un potenziale simile a quello mostrato dalla nuova Ferrari, nonostante l'unico confronto diretto fra le monoposto (due settimane fa, appunto all'esordio della Rossa 2002) abbia «impedito» a Ralf di andare oltre il repentino recupero sul fratello ferrarista.



La McLaren di Raikkonen nelle prove libere a Imola.

«Ma la F2002 non è lontana - sostiene comunque Ralf - in Brasile non sono riuscito a attaccare Michael, ma a Imola non partiamo battuti». Soprattutto se nella battaglia delle gomme dovesse spuntarla la Michelin, fatto tuttavia da verificare in vista delle due soste (pressoché obbligatorie sul Santerno) e in previsione di una temperatura non elevata. A chi potrebbe non bastare il teorico vantaggio delle Michelin, invece, è la McLaren, troppo opaca nei primi tre Gp per dare adito a inversioni di tendenza improvvise.

Segnali di ripresa vengono comunque dai recenti test di Valencia, dove la maggior parte delle scuderie (fra cui tutte quelle di punta esclusa la Ferrari) hanno preparato l'imminente San Marino. Alla fine il miglior crono è di Raikkonen (autore di 110 giri da mercoledì 2 a venerdì 4), con il collaudatore Wurz buon terzo alle spalle della Williams di Montoya. Ancora poco, però, per credere che i consistenti problemi abbiano già trovato soluzione.

Era vincere l' «altro» mondiale l'obiettivo dichiarato di inizio stagione. Ma dopo tre Gran premi la Renault ha scoperto che puntare a qualcosa in più del quarto posto (il traguardo della vigilia, appunto) tra i costruttori non vuol dire osare l'impossibile, bensì valutare la realtà con obiettività. Guardiamo San Paolo due settimane fa: la battaglia fra Trulli, Button (i piloti del team transalpino) e le McLaren è stato un confronto quasi ad armi pari, con le monoposto giallo-azzurre, anzi, spesso davanti alla freccia d'argento rivale diretta.

LA TATTICA

Una corsa che assomiglia a una partita a scacchi

IMOLA I Gran Premi sono ormai partite di scacchi dove ingenti investimenti tesi a guadagnare pochi centesimi di secondo sul giro possono essere soverchiati dall'importanza delle tattiche di gara. Da quando la F1 ha riaperto ai rifornimenti (1994) è stato chiaramente Michael Schumacher a raccogliere i frutti delle decisioni studiate a tavolino dai propri team.

E soprattutto a trasformarli in vittorie grazie alla classe che lui solo possiede e che sembra talvolta consentirgli di avere dall'abitacolo un quadro perfetto su tutto quanto accade in pista. Dal suo approdo in Ferrari nel 1996, è stato il Gran Premio del Belgio di quell'anno, seconda vittoria sulla rossa dopo quella nel diluvio di Barcellona, a sottolineare che una diversa tattica rispetto alle imprendibili Williams-Renault poteva portare inevitabili vantaggi. Da quel giorno si ricordano altri capolavori di strategia. A Melbourne, nel '97, Coulthard riporta alla vittoria la McLaren, a secco dai tempi di Senna, grazie all'imprevista tattica che prevede un solo pit stop. Lo stesso anno Gerard Berger, al volante di una leggerissima Benetton, coglie l'ultima vittoria in carriera domando i rettifili e le chicane di Hockenheim mentre i rivali combattono con le loro monoposto a serbatoio pieno. La pioggia e due soste contro una premiano Schumacher rispetto a Hakkinen in Argentina, nel '98, anno in cui il tedesco domina anche all'Hungaroring, nonostante l'azzardo di tre pit stop su una pista dai sorpassi proibitivi. Alla resa dei conti però è Hakkinen a piazzare il colpo vincente al Nurburgring, in virtù della decisione di rimanere in pista a vettura leggera qualche giro in più del suo tradizionale avversario.

Schumi si rifà nel 1999 a Imola quando il finlandese, partito per due soste, esagera e si autoelimina mentre a Sepang la strategia diventa gioco di squadra con tanto di «tappo» per favorire la fuga di Irvine. Il gioiello di stagione lo realizza però Frentzen con la Jordan a Magny-Cours.

g. p. g.

IN BREVE

Terroristi nel mirino dell'imponente servizio di sicurezza

IMOLA Per il Gran Premio arriveranno a Imola fino a 190 carabinieri di rinforzo ai 50 di stanza in città. Lo precisa in una nota l'Autodromo di Imola, sottolineando che «quest'anno in particolare l'attenzione è posta sulla sicurezza contro possibili attacchi terroristici». Saranno «rafforzati i turni di guardia - prosegue la nota - specie quelli notturni, per controllare tutte le strutture interne all'autodromo: tribune, stand, parcheggi».

La Prost ha lasciato un posto libero

IMOLA Avanti, c'è posto. Un club esclusivo, tremendamente a numero chiuso come quello dei team di Formula Uno, ha un posto libero dopo il fallimento della Prost e ha aperto le iscrizioni. Agli aspiranti candidati, un'unica qualità è richiesta e sta tutta nel portafoglio. Gli interessati dovranno in primo luogo allegare alla domanda un assegno, o meglio una fidejussione, di 48 milioni di dollari, l'economica tassa di ammissione.

Sanzioni più pesanti per i piloti scorretti

IMOLA Si è tornati a parlare di sanzioni, in F1, all'indomani dell'introduzione di regole più severe nei confronti di chi è protagonista al via o nella gara di manovre palesemente scorrette. Ai piloti è stato ancor più limitato il raggio d'azione e sugli stessi grava costantemente un'inquietante spada di Damocle. Montoya è stato il primo, a causa del contatto con Schumi dopo il via in Malesia, a sperimentare il cosidetto «drive through», la più leggera delle sanzioni.

PERSONAGGI AI BOX

La campionessa olimpica di sci ospite a Imola del box Ferrari ha conosciuto Schumi e Barrichello

Stefy: «La rivalità utile allo sport»

IMOLA Le rivalità fanno bene allo sport. Parola di Stefania Belmondo, che dell'argomento se ne intende, dopo le epiche battaglie nel fondo con Manuela Di Centa. «Pensate a Coppi e Bartali, a me e la Di Centa, ora a Schumacher e Montoya. Sono sfide belle, fanno bene allo sport, vi fanno scrivere di più e ciò ha ricadute positive. Si è parlato molto di più del fondo. E se vincesse sempre lo stesso non ci sarebbe fascino».

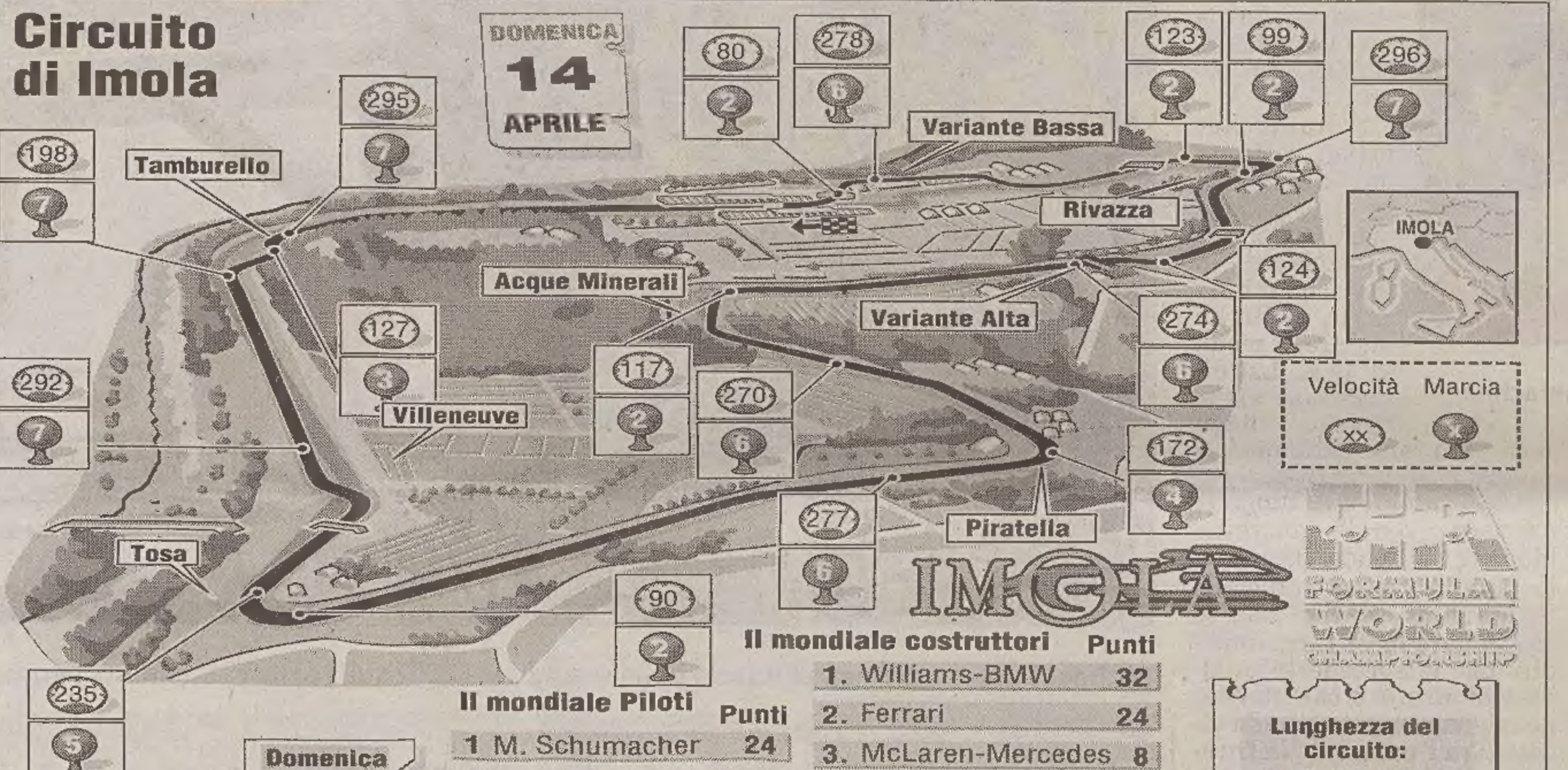
La Belmondo, col marito, è ospite a Imola del box Ferrari, di cui è tifosa, essendo da sempre appassionata dei motori: «Da piccola, con le cassette della frutta, mi ero costruita una macchinina e facevo sempre vrooom vrooom». Però quella tra il colombiano e il campione del mondo è senz'altro una sfida più pericolosa di quelle sugli sci: «Di certo, io non riuscirei mai a ostacolare un avversario».

La fondista piemontese guida una Lybra messale a disposizione dal gruppo Fiat e un'Audi 4X4 di proprietà. Ama il volante, ma è la prima volta che viene a una gara di F1.

L'altra sera ha ricevuto con Montoya il premio Bandini. Ieri mattina ha conosciuto Barrichello e Schumacher. «Sono tutti simpatici. E, se posso, non perdo un Gp in televisione. Dal vivo è diverso. Chi mi vede sul video mi crede più alta, io stessa pensavo che i piloti fossero giganti».

Spiega che con Schumacher («Ma non volevo disturbarlo») si è presentata chiedendogli in tedesco «come stai?». «Parli tedesco?», gli ha risposto Schumi. «Un poco», e allora lui le ha detto «Come stai?» in italiano. E poi: «È bello il fondo ma è molto difficile», sempre in italiano. «Adesso mi rendo conto di cosa significhi vincere un'Olimpiade, se tutti mi riconoscono e Schumacher mi parla. È un'impresa più grande di quello che pensavo. Del resto non sono mai stata intervistata tanto come ora. Valeva davvero la pena di vincere le Olimpiadi», ride la campionessa.

Circuito di Imola



Il mondiale Piloti

		Punti
1	M. Schumacher	24
2	R. Schumacher	16
3	J. P. Montoya	14
4	J. Button	6
5	K. Raikkonen	4
	D. Coulthard	4

Il mondiale costruttori

		Punti
1.	Williams-BMW	32
2.	Ferrari	24
3.	McLaren-Mercedes	8
4.	Renault	6
5.	Jaguar	3
	Sauber	3
7.	Minardi-Asiatech	2
	Toyota	2

Lunghezza del circuito: 4,933 km
Nº di giri: 62
Distanza totale: 305,609 km

LE AUTOFFICINE

Autopiù Andr. Campo Marzio 3 Trieste tel. 040.302290
MALALAN Via Cologna 57/2 Trieste tel. 040.569592
CARLI Via Petronio 10 Trieste tel. 040.632360 Via Martinelli 4 Muggia tel. 040.9236350
giulia Via Giulia 55 Trieste tel. 040.569998
PIT TOP S.S. 14 Sistiana 27/I Trieste tel. 040.299018
Autorizzate FIAT

OPERAZIONE PRIMAVERA
E IN OCCASIONE DEL MONDIALE DI FORMULA 1
SCONTO DEL 20%
su tutto il materiale di largo consumo per le vostre autovetture
(filtri, frizioni, freni, silenziatori, candele, ammortizzatori, spazzole, tergivetro)
Le sopra citate autofficine sono autorizzate per garanzie e manutenzioni programmate Fiat servizio revisioni
L'offerta operazione primavera è valida fino al 30/04/02

MOBIL FURIO ARREDAMENTI
DAL 16 APRILE AL 30 MAGGIO
Grande Vendita Promozionale
TUTTO A METÀ PREZZO - CON RATE SENZA INTERESSI
LA PRIMA RATA A SETTEMBRE

COMUNICAZIONE EFFETTUATA
MOBIL FURIO ARREDAMENTI Via Giulia, 38 TRIESTE Tel. 040.55001

GRAN PREMIO DI SAN MARINO Michael Schumacher: «Mai così competitiva la Ferrari sul circuito di Imola»

La F2002 cerca la consacrazione al Santerno

Barrichello galvanizzato dalla possibilità di poter finalmente guidare la nuova macchina

Il campione del mondo, però, deve fare attenzione ai freni che l'anno scorso lo costrinsero al ritiro per il surriscaldamento di un cuscinetto.

IMOLA La F2002 all'assalto del Santerno. «A Imola con la nuova macchina siamo molto più competitivi rispetto allo scorso anno. Finalmente siamo ad armi pari con gli altri e possiamo vincere». Musica e parole di Michael Schumacher che lancia così la sua sfida alla concorrenza.

A Imola anche Rubens Barrichello potrà dare del tu alla nuova «rossa». Un'opportunità che galvanizza il brasiliano, ancora a secco di punti dopo tre gran premi. In seno al team del Cavallino sono sicuri che la F2002 sia in grado di rimediare vecchi problemi e di essere competitiva anche dove la F2001 soffriva. Più di tutti ne è convinto Schumacher, che a Imola vinse nel '94 con la Benetton e nel '99 e nel 2000 con la Ferrari, ma fu battuto un anno fa dal fratellino Ralf. A confortare l'ottimismo del campione del mondo ci sono i fatti. Innanzitutto lo splendido, e per certi versi inatteso, successo conquistato ad Interlagos al debutto della F2002. E poi i risultati provenienti dai test svolti dai collaudatori Badoer e Burti. Su un tracciato come quello del Santerno, freni e trazione sono i due elementi che rivestono la maggiore importanza. Dal punto di vista aerodinamico, il circuito «Enzo e Dino Ferrari», che una volta era una pista veloce, dopo l'introduzione delle chicane è divenuto un tracciato medio-lento e una delle piste che richiede maggior carico aerodinamico. Poi i freni: su questo dettaglio bisognerà fare attenzione visto che lo scorso anno Schumi fu costretto al ritiro perchè l'eccessiva temperatura dei freni causò il surriscaldamento di un cuscinetto. In teoria quest'anno il problema non si dovrebbe ripresentare visto che la F2002 monta un nuovo sistema di back-up. Dulcis in fundo le gomme. Come sempre la scelta dei pneumatici sarà molto importante anche se Bridgestone e Michelin hanno ormai raggiunto un alto livello di competitività su tutte le piste e condizioni. Anche la strategia di gara giocherà un ruolo determinante, con la scelta tra uno o due pit-stop. Magari durante la corsa stessa, proprio come ad Interlagos quando Schumi si è fermato una volta sola lasciando di stucco la Williams Bmw.

Fra panini, piadine e Sangiovese di ora in ora sale la febbre. La muraglia rossa, col suo carico di entusiasmo, è pronta ad invadere Imola. Lingue ufficiali l'emiliano e il romagnolo, che tenteranno di «assimilare» anche i numerosi tifosi provenienti da oltre confine. Ma, rispetto al recente passato, il duello sugli spalti cambierà: fino all'anno scorso supporter italiani e tedeschi «coalizzati» contro i finlandesi pro Hakkinen-Mc Laren Mercedes. Adesso ci sono due nuovi «nemici»: Juan Pablo Montoya e la Williams Bmw.

Gli organizzatori incrociano le dita e sperano di collezionare 200 mila spettatori nel week end. E il popolo della F1 si sta muovendo con ogni mezzo per raggiungere ed invadere Imola. «Quello di San Marino - dice Alberto Beccari, presidente del Ferrari Club di Maranello - è uno dei gran premi più amati da noi ferraristi perchè è stato fortemente voluto dallo stesso Enzo Ferrari. E ogni anno ci apprestiamo a vivere questa giornata con un'emozione in più».

Stefano Aravecchia

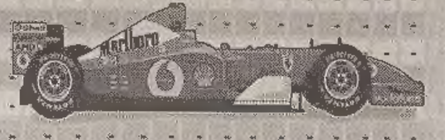
La Ferrari F2002 di Michael Schumacher torna ai box con il carro-attrezzi dopo il testa-coda dal quale il pilota tedesco è uscito illeso. Nella sessione di prove libere del Gran Premio di San Marino ieri ha fatto registrare il miglior tempo davanti al compagno di scuderia Rubens Barrichello. Oggi le prove ufficiali.

FORMULA 1

Classifiche 2002

Classifica piloti

Pilota	Totale	Australia	Malaysia	Brasile	San Marino 14-4	Spagna 28-4	Austria 12-5	Monaco 26-5	Canada 9-6	Europa 23-6	Gran Bret. 7-7	Francia 21-7	Germania 28-7	Ungheria 18-8	Belgio 1-9	Italia 15-9	USA 29-9	Giappone 13-10
1. M.Schumacher (Ger)	24	10	4	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. R.Schumacher (Ger)	16	-	10	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3. Montoya (Col)	14	6	6	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4. Button (Gbr)	6	-	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5. Raikkonen (Fin)	4	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Coulthard (Gbr)	4	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7. Irvine (Gbr)	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8. Webber (Aus)	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Heidfeld (Ger)	2	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Salo (Fin)	2	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11. Massa (Bra)	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Yoong (Mal)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
De la Rosa (Spa)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Villeneuve (Can)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sato (Gpn)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Trulli (Ita)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Barrichello (Bra)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fisichella (Ita)	-	-	-														-	-
Panis (Fra)	-	-	-															
Mc Nish (Gbr)	-	-	-	-														
Bernoldi (Bra)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Frentzen (Ger)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



Classifica costruttori

Williams-BMW	32 punti	Renault	6	Minardi-Asiatech	2
Ferrari	24	Jaguar	3	Toyota	2
McLaren-Mercedes	8	Sauber	3		

ANSA-CENTIMETRI

In Brasile la nuova vettura ha rivelato già tutta la sua potenzialità per cui gli avversari ora cercheranno le contromisure, ma sul bagnato le «rosse» volano

Il «Cavallino» non può più contare sull'effetto sorpresa

IMOLA Una cosa è certa: a Imola in tema di strategie la Ferrari non potrà più contare sul fattore sorpresa. Difficile ipotizzare che gli avversari, la Williams in primis, pensino ancora che il serbatoio della Rossa sia stato progettato e realizzato per sfruttare al massimo spezzoni di gara piuttosto ridotti o che le gomme Bridgestone vadano in crisi con l'innalzarsi della temperatura. C'è una parziale verità in tutto questo.

In condizioni di caldo torrido le coperture fornite dalla Michelin sono più performanti della concorrenza giapponese ma apparentemente non di quelle della Ferrari, il cui nuovo telaio riesce ad estrapolarne il massimo rendimento.

Il serbatoio ridotto della vettura di Maranello al pari della minor competitività delle gomme Bridgestone si rivelano quasi un falso storico: si tratta in realtà di differenze minime rispetto alle caratteristiche presentate delle altre monoposto, annullate dallo spessore tecnico di Schumi.

A Imola ben difficilmente farà caldo ed il rischio di pioggia è qualcosa di più di una semplice ipotesi.

Nell'eventualità Michael Schumacher risulterebbe ancor più favorito, considerate la sensibilità e l'esperienza acquisite sul bagnato, mentre il principale avversario Montoya è come tutti i piloti di scuola americana parecchio a disagio sull'acqua.

La vera novità del week-end è però l'esordio di Barrichello al volante della F2002.

Pagato nel Gp di casa dal brasiliano l'ennesimo dazio nei confronti del compagno di squadra, con l'inglorioso pensionamento di una delle vetture più vincenti nella storia della Casa di Maranello, la Ferrari ha ritenuto necessario dotare anche la propria seconda guida dell'arma più pericolosa per gli avversari.

Non solo in termini di prestazioni, ma evidentemente garanzie in tal senso sono giunte anche sotto il profilo dell'affidabilità, come del resto confermato dal successo colto da Schumacher a Interlagos.

Resta da valutare se la F2002 è in grado di contrastare la potenza del motore Bmw che su un tracciato tutto accelerazioni e frenate dominò l'edizione dello scorso anno.

Trulli scalpita: «Già fatto il pieno di guai»

IMOLA Ha trascorso gli ultimi dieci giorni come un eremita, lontano da tutto e da tutti. Isolato dal mondo.

Doveva far sbollire la rabbia e stemperare una gigantesca dose di delusione. Jarno Trulli è tornato alla civiltà solo ieri, piombando a Imola. Ma non sorride. «Cercate di capirmi - dice con tono spento, ma senza riuscire a nascondere l'antico orgoglio - arrivo finalmente in un team ufficiale, ho la possibilità di giocare un ruolo da protagonista nel mondiale, e che faccio? Tre partenze e altrettanti ritiri.

D'accordo, prima di ritirarmi ho dimostrato di saperci stare, in compagnia dei top driver. Sono stato anche in testa, ho assaporato sensazioni bellissime, ma la delusione alla fine è stata troppo forte. E' incredibile la sfortuna che si è accanita contro di me, da quando corro in F.1.

Prima, nelle categorie minori, mi andava sempre tutto liscio. Comincio a pensare le cose peggiori. Ma non voglio mollare: prima o poi anche questo periodo finirà. Spero possa succedere proprio qui, una pista che amo e che considero come casa mia».

Che hai fatto nelle due settimane dopo il gp del Brasile? «Sono sparito dalla circolazione, mi sono isolato e per sfogarmi mi sono allenato come un matto. Bicicletta, nuoto, corsa. Sotto il profilo fisico sono in formissima: potrei sostenere una 24 ore, in quanto a resistenza fisica».

Trulli abbonato ai ritiri, Button a punto e indicato come la rivelazione di questo scorcio di stagione.

«Sono contento per lui. In Renault siamo partiti alla pari, e il materiale che abbiamo a disposizione è sicuramente uguale. Con una differenza sostanzione: Jenson finora non ha mai avuto un guaio, io ho già fatto il pieno per l'intera stagione».

... a Trieste è arrivata la Primavera TOYOTA

Offerte valide fino al 30.4.2002

Yaris
... Tua con
98,00 Euro
*al mese***

Avensis
... Tua con un usato
da ROTTAMARE da Euro
16.200,00*

Vieni a provare la nuova COROLLA

Yaris Verso
... Tua con
128,00 Euro
*al mese****

Avensis Verso
... Tua con un usato
da ROTTAMARE da Euro
21.500,00*

TOYOTA

FUTURAUTO S.r.l. Concessionaria per Trieste e Provincia
Via Muggia, 6 Zona Industriale S. Dorligo della Valle - TRIESTE Tel. 040.383939

APERTI OGNI SABATO TUTTO IL GIORNO DALLE 9.00 ALLE 12.30 E DALLE 15.00 ALLE 19.00

* Prezzo netto "Chiavi in mano" I.P.T. esclusa - ** Acconto Euro 4.100, 35 Rate da Euro 98,00 Maxirata finale rifinanziabile da Euro 4.000, TAN 9,1% - TAEG 11,13% - *** Acconto Euro 5.840, 35 Rate da Euro 128,00 Maxirata finale rifinanziabile da Euro 5.536 TAN 9,04% - TAEG 10,62%

ISTITUTO STATALE D'ARTE "Enrico e Umberto Nordio" di Trieste

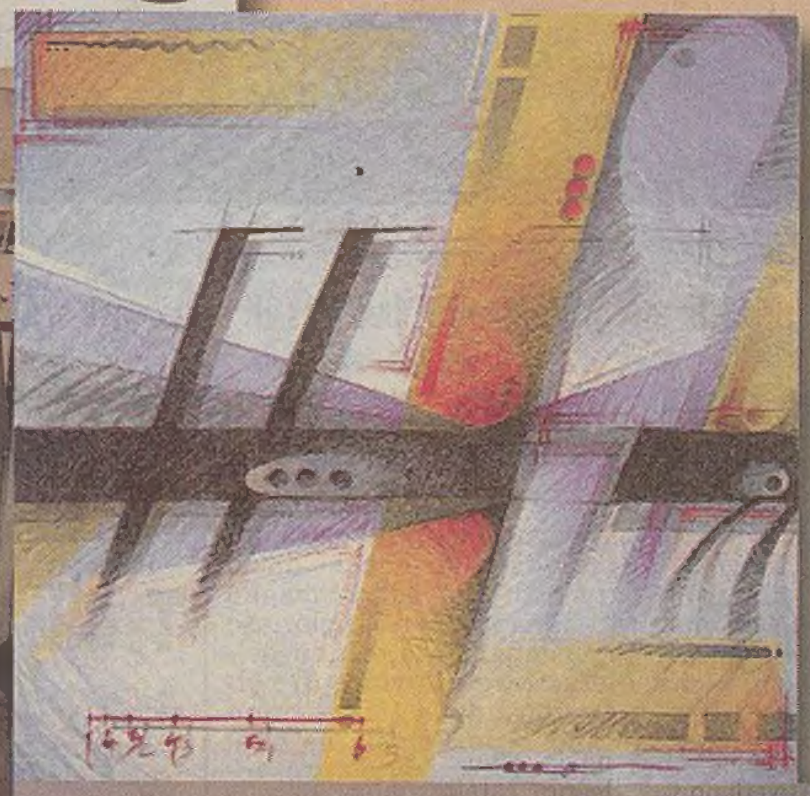
L'Istituto Statale d'Arte si colloca nell'ambito della scuola secondaria superiore di secondo grado di indirizzo artistico in dipendenza dall'Ispettorato all'Istruzione Artistica Divisione V del Ministero della Pubblica Istruzione.
L'Istituto Statale d'Arte "Enrico e Umberto Nordico" di Trieste offre due distinti percorsi formativi e di studio (triennio di ordinamento più biennio di sperimentazione; quinquennio sperimentale "Progetto Michelangelo") ed un corso di perfezionamento post-diploma (Corso biennale di perfezionamento).

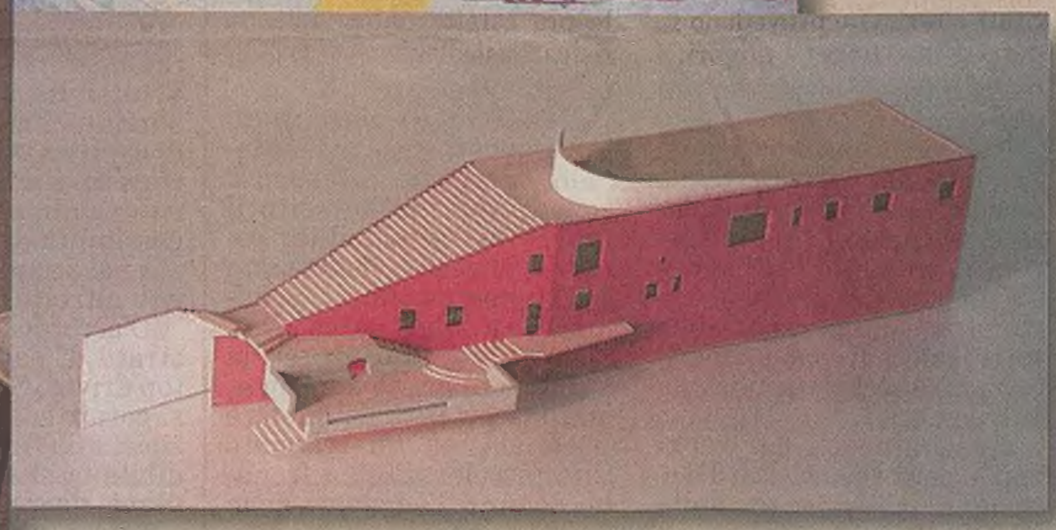
Corso ordinamentale (triennale)
Titolo in uscita: Diploma di Maestro d'Arte.

Biennio di sperimentazione (biennale)
Titolo in uscita: Maturità in Arte applicata

Corso sperimentale assistito "Progetto Michelangelo" (quinquennale)
Titolo in uscita: Maturità Artistica

Corso di perfezionamento (biennale)
Titolo in uscita: Attestato di Perfezionamento.





Corso di ordinamento

Il percorso formativo e di studio ordinamentale ha cadenza triennale ed è caratterizzato, presso questo istituto, da tre distinte sezioni d'arte: Disegnatori di architettura e arredamento, Decorazione pittorica e Arte tessile. Il ciclo di studio triennale si conclude con l'esame di licenza di Maestro d'arte. Il diploma triennale, riportante esplicito riferimento alla sezione d'arte frequentata, consente: a) l'iscrizione presso i corsi accademici (Accademia di Belle Arti), senza esame di ammissione; b) il proseguimenti degli studi nell'ambito del Biennio di sperimentazione; c) l'iscrizione al Corso biennale di perfezionamento.

Biennio di sperimentazione

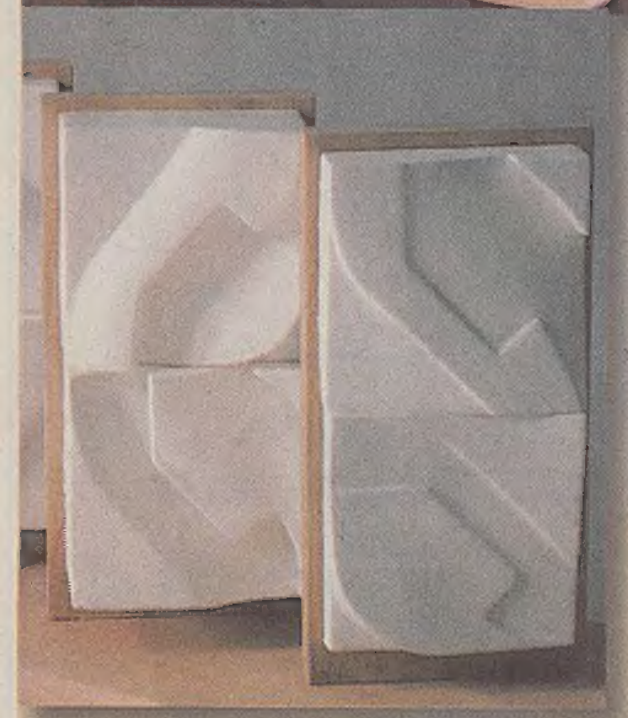
Il percorso formativo è di studio denominato Biennio di sperimentazione ha cadenza biennale ed è caratterizzato, presso questo istituto, da tre distinte sezioni d'arte: Disegnatori di architettura e arredamento, Decorazione pittorica e Arte tessile. Il ciclo di studio biennale si conclude con l'esame di Maturità in arte applicata. Il diploma di Maturità in arte applicata, riportante esplicito riferimento alla sezione d'arte frequentata, consente: a) l'iscrizione presso i corsi accademici (Accademia di Belle Arti) senza esame di ammissione; b) il proseguimento degli studi a livello universitario; c) l'iscrizione al Corso biennale di perfezionamento.

Corso sperimentale assistito "Progetto Michelangelo"

Il Corso sperimentale assistito "Progetto Michelangelo", prevede un percorso quinquennale unitario, strutturato in un biennio comune iniziale al quale fa seguito un triennio di indirizzo. Il ciclo di studi quinquennale si conclude con l'esame di Maturità artistica. Il diploma di Maturità artistica, riportante esplicito riferimento all'indirizzo frequentato, consente: a) l'iscrizione presso i corsi accademici (Accademia di Belle Arti) senza esame di ammissione; b) il proseguimento degli studi a livello universitario.

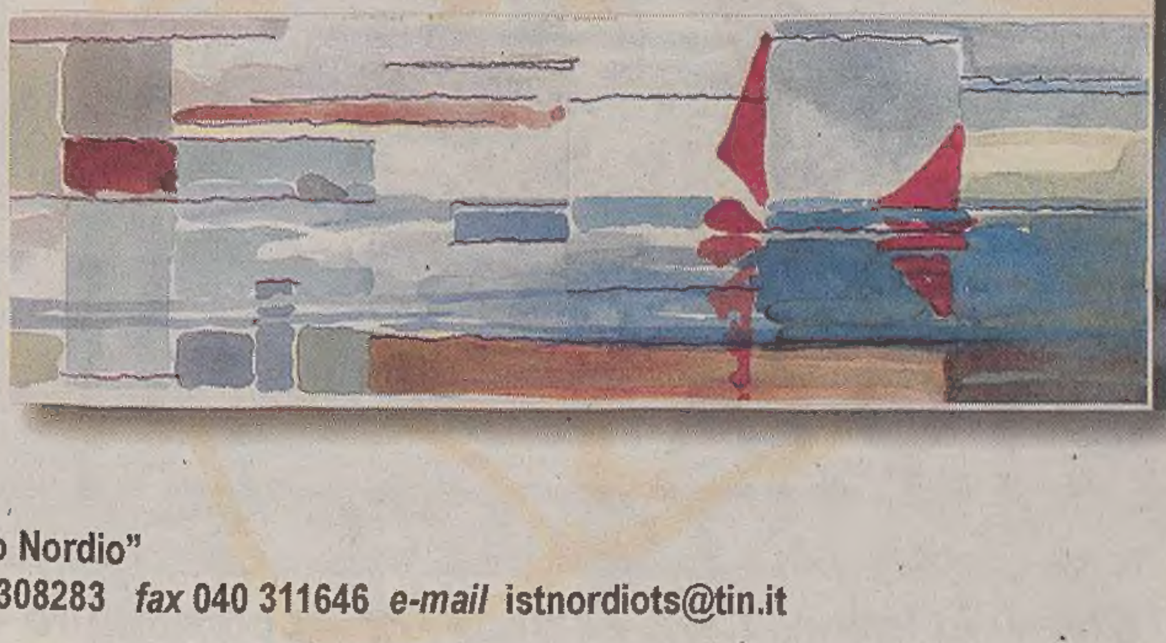
Corso biennale di perfezionamento

Il corso, che ha carattere esclusivamente professionalizzante, consente agli allievi l'approfondimento formativo nel settore delle arti applicate prescelto. Al primo anno di Corso si accede con il possesso del Diploma di licenza di Maestro d'arte applicata conseguito in sezione di istituto d'arte corrispondente o affine. Al secondo anno si accede a seguito di promozione mediante scrutinio. Al termine del ciclo biennale di studi si consegue, previo superamento di un esame finale in tutte le materie di insegnamento, il relativo attestato di perfezionamento.



Si devono inoltre ricordare l'impegno, realizzato in questi anni, nello specifico dell'educazione degli adulti, con attivazione dei corsi serali di Decorazione Pittorica e, per le altre attività, una serie di progetti educativi di settore, fra i quali, per il successo ottenuto e per le prospettive di sviluppo previste, vanno indicati: "Vestire un idea tessile", con *defilè,* in collaborazione con la Camera di Commercio, che hanno0 proposto alla Stazione Marittima e in Piazza Unità d'Italia creazioni di moda "all'avanguardia" realizzate dagli studenti. L'intervento seminariale in più fasi "Creatività insieme" di Riccardo Dalise, con il Collegio del Mondo Unito, il Gruppo Immagine, la Facoltà di Architettura. La conferenza sulle problematiche dell'arte contemporanea "Paesaggi della mente e del mondo" (dicembre 2001-maggio 2002), in convenzione con l'Associazione Culturale Juliet e il Centro di Formazione Professionale Opera Villaggio del Fanciullo. E, non si può dimenticare, per la sua attualità, il corso per "Designer di creature fantastiche cinematografiche" di Daniele Auber (ex-allievo ISA) che ha realizzato Troll per il film della Warner Bros "Harry Potter".

Sono aperte le iscrizioni ai corsi serali



Per informazioni:
ISTITUTO STATALE D'ARTE "Enrico e Umberto Nordio"
Via Calvola 2 34143 Trieste *Tel.* 040 300660 / 308283 *fax* 040 311646 *e-mail* istnordiots@tin.it